Lázár János

építési és közlekedési miniszter

tarsegyeztetes@mfa.gov.hu

Tárgy: szakmai álláspont a Rákosrendező fejlesztése kapcsán közzétett, az Egyesült Arab Emirátusokkal kötendő nemzetközi szerződés tartalmáról

Tisztelt Miniszter úr!

A Kormány honlapján 2024. január 11-én nyolc napos, rendkívül rövid határidővel társadalmi egyeztetésre bocsátott, az Egyesült Arab Emirátusokkal a Rákosrendező állomás fejlesztésére megkötendő nemzetközi szerződés tervezete kapcsán annak városfejlesztési összefüggései miatt az alábbi vélemény figyelembevételét és a dokumentum ennek megfelelő módosítását javaslom.

Az Országgyűlés elé beterjeszteni tervezett nemzetközi megállapodás lehetővé tenné, hogy az egyesült arab emírségekbeli beruházó megvásárolja a hajdani rendezőpályaudvar túlnyomó részét, és ott egy kisebb budapesti kerület építésével azonos léptékű, grandiózus, 5 milliárd euró értékű ingatlanfejlesztést valósítson meg; cserébe a magyar állam 800 millió euró értékű közlekedési beruházásra vállalna garanciát.

Budapest története során több időszakban is a magántőke együttműködése révén, jelentős magánberuházások segítségével fejlődött, elég csak a reformkorra és Budapest mai belvárosának kialakulására gondolni. Önmagában tehát az üdvözlendő, hogy a magyar főváros fejlesztésében a nemzetközi ingatlanbefektetői körök is lehetőséget látnak, és az is, hogy a kormány ezek szerint lát lehetőséget Budapest fejlesztésében. Szintén örömteli, hogy támaszkodnak a 2020-2022 között működött, általam vezetett Budapest Fejlesztési Központban elkészített város- és közlekedésfejlesztési tervekre. Mindezekre alapozott konstruktivitással áttekintve ugyanakkor úgy látom, hogy a közzétett szerződéstervezet két alapvető kérdésre nem ad kellő részletességű és alaposságú választ:

- Mi épülne itt, és miért jó ez Budapestnek?
- Mit kap a város?

Mi épülne itt, és miért jó ez Budapestnek?

A társadalmi egyeztetésre bocsátott tervezetből egyáltalán nem derül ki, milyen funkciókat és milyen céllal valósítana meg az arab befektető Rákosrendező területén.

A 130 hektáros Rákosrendező a főváros egyik legértékesebb barnamezős területe, köszönhetően annak, hogy központi fekvésű, mindmáig közel egységesen állami tulajdonban áll, kétoldalról dinamikusan fejlődő városrészek veszik körül, továbbá jól

kiszolgálható a fő kötöttpályás és közúti gerincvonalak (váci és szolnoki vasútvonal, Hungária gyűrű, M3 autópálya-bevezető) irányából.



Ez a mára nagyrészt funkcióját vesztett rozsdaövezeti terület Budapest egyik aranytartaléka, legnagyobb összefüggő fejlesztési területe. Az elmúlt évtizedek során szakmai viták között formálódott a terület jövőképe, 2019-ben a Fővárosi Önkormányzat, majd 2021-ben a Budapest Fejlesztési Központban készített koncepciónk részletes jövőképet fogalmaztak meg a területre. Eszerint a hajdani pályaudvar helyén egységes mesterterv alapján, a reális kereslet függvényében **ütemezetten épülhetne fel egy új, szellős, sok zöldfelülettel tagolt városrész 15.000 lakással, közintézményekkel és irodákkal, északi végében egy városi léptékű parkkal**. Az új lakónegyed segítene a fővárosi lakhatási költségek csökkentésében és - a kínálat növelésével - a Budapesten a megélhetés költségeinek emelkedésében vezető szerepet játszó ingatlanbérleti díjak letörésében. Egyúttal megfelelő szolgálati lakások biztosítását célzó városi programok révén akár az egészségügyi dolgozók, tanárok, tömegközlekedési dolgozók lakhatásának támogatásában is óriási szerepet vállalhatna Rákosrendező lakóterületi fejlesztése.

Hasonló szellemben fogant beruházásokért nem kell messzire menni, csak Bécsben több megvalósult, épülő és tervezett példa - Sonnvendviertel, Nordbahnhof, Nordwestbahnhof, egytől egyig több hasonló felhagyott pályaudvar átalakításával - igazolja, hogy a vasúti rozsdazónák helyén olyan barátságos, emberléptékű városrészek születhetnek, melyek üzleti szempontból is megtérülnek, de elsősorban a város lakóit szolgálják.

A nemzetközi szerződés ma semmilyen funkciót nem ír elő és semmit nem is zár ki, bármi épülhet ide, akár egy, a belvárosi kiskereskedelem további leépülését okozó óriáspláza is.

A helyzet tehát az európai városfejlesztési gyakorlattól merőben eltérő: a nemzetközi szerződésben a Magyar Állam kötelezettséget vállalna egy 130 hektáros egybefüggő terület értékesítésére az arab befektetők számára a város sűrűn lakott területei, Zugló és Angyalföld által körbefogva, egyúttal az arab befektetők felé jó előre vállalná az önkormányzati szabályozások és kötöttségek alóli teljes mentesítését. Mindezt tenné anélkül, hogy bármilyen előírást tenne vagy garanciát kérne arra vonatkozóan: milyen

funkció, mekkora és milyen épületek, milyen sűrűségű beépítés, mekkora legnagyobb épületmagasság és milyen zöldfelületi arány elvárt a beruházótól. Tehát az arab befektető szó szerint **bármit építhetne Budapest legnagyobb egybefüggő fejlesztési területére, korlátok és közpolitikai vállalások nélkül.**



Rozsdaövezetek tipikus nyugat-európai fejlesztési gyakorlata: szellős beépítés, sok zöldfelület, lakófunkciók dominanciája, autómentes új közterületek, kötöttpályás közlekedés kiépítése a fejlesztéssel egyidejűleg

Európai fővárosokban nem ez a kialakult és sikeres városfejlesztési gyakorlat és nem ismerek olyan példát, ahol állami döntésekkel ekkora léptékben átadják egy új városrész fejlesztéséért viselt teljes felelősséget magánbefektetőknek. Varsótól Koppenhágáig minden jól sikerült új városnegyed a közszféra és a magánszféra szoros együttműködésére, a beépítési paraméterek, zöldfelületi arányok és a funkciók kapcsán a közérdek szigorú érvényesítésére, minőségi, mennyiségi és funkcionális előírásokra épül. A benyújtani tervezett nemzetközi szerződés garanciális elemeit e téren jelentősen erősíteni szükséges, ez Budapest érdeke.

Mit kap a város?

A szerződés tervezetében közberuházásokat nem a magánbefektető vállal, hanem az állam: ez ismét csak eltér az európai gyakorlattól, ahol általában legalább közös vállalásként jelennek meg a terület kiszolgálását célzó közberuházások. De ha kizárólag Budapest szempontjából nézzük a fejlesztést, tekintet nélkül arra, hogy a magyar állam vagy az arab befektető fizeti a közcélú fejlesztéseket, akkor is rögzíthető, hogy a nemzetközi szerződésben felsorolt fejlesztések tartalma, azok részletezettsége és kifejtése, illetve az azokra fordítandó összeg nem elégséges.

1.) Rákosrendező nem lehet egy zárt luxusnegyed, közfunkciók nélkül és kizárólag autózásra épülő közterületekkel, mint amire a Lázár János építési és közlekedési miniszter által mintapéldaként hozott Dubajban bőven találunk példát. Már a nemzetközi szerződésben érdemes és szükséges meghatározni, milyen funkciók jelennek itt meg. A vizionált fejlesztés akkor képes Budapest jövőképéhez illeszkedni, ha a városlakók számára többletszolgáltatásokat kínál, ösztönzi a társadalmi, gazdasági és környezeti fenntarthatóságot. Ennek részeként szükségesnek tartom rögzíteni:

   a.) legalább 25-30 hektáros **új közpark** kialakítását, mely nem egy vasbetonlemezen a vágányok költséges felülépítésével történik, hanem valós, ökológiailag értelmezhető zöldterületként valósul meg;

   b.) mindenképp rögzítendő a területen létesítendő, **megfizethető új lakások** száma;

   c.) új, összvárosi vagy akár országos léptékben értelmezhető **kulturális közintézmény** elhelyezését, ami túlmutat az új városrész közvetlen igényein, de gazdagítja annak kínálatát - Budapesten mind korszerű előadóművészeti-színházi, mind könyvtári, mind múzeumi funkcióra van fejlesztési igény;

   d.) a városnegyed kiszolgálásához szükséges **oktatási, szociális és egészségügyi intézmények** helyben új építéssel biztosítandók;

   e.) a **városszerkezet**, a tömbök mérete, az utcák és közterületek szélessége és hálózata mindenképp szabályozásra szorul és a budapesti városi léptékekhez igazítandó.

   A Lázár János építési és közlekedési miniszter tárgyban tartott sajtótájékoztatóján pozitív példaként hivatkozott Dubaj és sok más, az elmúlt évtizedekben újonnan, huszadik századi amerikai mintákat követve kiépült nagyváros valójában éppen arra példa, hogy a túlzott méretű tömbökkel, a gyalogos kapcsolatok teljes hiányával, a kizárólag autózásra épülő városfejlesztéssel is lehet hibázni. Így aztán a ma korszerű, emberléptékű városszerkezetet, helyi kiskereskedelmet, sétálható és zöld városnegyedeket célzó európai szemlélettel teljesen ellentétes, összességében ugyan csillogó, de valójában igen alacsony városi

életminőséget kínáló városnegyedek hozhatók létre még szinte végtelen mennyiségű pénz elköltésével is.

2.) Önmagában pozitívum, hogy az ingatlanfejlesztés nem nagy aranykorona-értékű szántók vagy természeti területek helyén, hanem egy városi rozsdaövezetben valósulna meg, ennél azonban távolabbra kell tekintenünk. Egy ilyen léptékű beruházásnak a **fenntarthatóság terén is mintaadónak** kell lennie: az épületek energiaellátása, a felhasznált építőanyagok és építési folyamatok ökológiai lábnyoma, a területre hulló csapadékvizek kezelése mind a lehető legkorszerűbb megoldásokat követeli meg. Természetesen így is szükséges lesz a városi közműhálózat nagyarányú fejlesztése - azonban jelenleg ennek költségviselésére sincsen utalás a tervezetben.



A Szegedi úti felüljáró és a csatlakozó M1-állomás és Rákosrendező vasútállomás terve a korábban vizsgált lakófejlesztési beépítéssel, BFK, 2021

3.) A közlekedés terén, ahogy arra az előterjesztés is utal, a terület fejlesztésének előfeltétele a **váci vasútvonal Nyugati pályaudvar - Rákospalota-Újpest** közötti szakaszának teljes körű, időtálló, a jövőbeli igényekre méretezett tartalmú átépítése, hiszen a kérdéses terület csak a vasúti infrastruktúra helyigényének csökkentésével szabadítható fel.

Ez Magyarország egyik legnagyobb utasforgalmú vasútvonala, amely elővárosi és nemzetközi viszonylatban is kulcsszerepet játszik. Ma azonban mindennapos, országos hatású működési zavarokkal terhelt, amelyek egyik fő oka a Nyugati

pályaudvar végletesen elaggott infrastrukturális állapota. A vonalszakasz felújításával párhuzamosan a pályaudvar komplex felújítása sem halasztható tovább, mert a vasút csak így lesz képes az új rákosrendezői városnegyed kiszolgálására. A nemzetközi szerződés azonban minderre nem tesz világos utalást, csak annyit tartalmaz, hogy "*vasúti pálya felújítása*".

Világosan rögzítendőnek tartom a nemzetközi szerződésben, hogy a Kormány által 2021. december 28-án elfogadott Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiának megfelelően a teljes Nyugati pályaudvar - Rákospalota-Újpest vonalszakasz korszerűsítése, kapacitásbővítése és rekonstrukciója szükséges, enélkül a területet feltáró legalapvetőbb közlekedési infrastruktúra megújítása sem történne meg. Ez viszont önmagában nagyobb beruházás, mint a vállalt 800 millió euró. Bár tény, hogy a vasúti fejlesztés akár európai uniós forrásokból is finanszírozható, de épp ezen szakasz fejlesztéseit állította le és a már elnyert európai uniós forrásokat utalta vissza a kormányzat az elmúlt egy évben.

4.) A nemzetközi szerződésben Magyarország vállalná, hogy a **repülőtéri gyorsvasút** kiépülésével közvetlen kapcsolat létesülne Rákosrendező és a repülőtér között. Ez Budapest számára kifejezetten káros vállalás, hiszen a repülőteret elérő Budapest - Cegléd - Szolnok vasútvonal kapacitása is véges, így a repülőtérről bejövő vonatok száma erősen korlátozott. Az a vonat, ami a repülőtérről már eljut Zugló vasútállomásig, annak onnan a Nyugati pályaudvarra kell mennie és nem Rákosrendezőn át Vác felé, hisz ezzel elkerülné a belvárost. Akármekkora turistaattrakció is épül Rákosrendezőre, Budapest turisztikai vonzerejét a jövőben is történelmi belvárosa adja majd, arról nem beszélve, hogy a budapestiek számára is a központi fekvésű pályaudvar és az ott elérhető metrók, villamosok jelentik a megfelelő célpontot. Ki gondolhatja reálisan, hogy a budapestiek és az ide látogatók a belváros helyett Rákosrendezőre akarnak majd menni vonattal a repülőtérről? Ezt a vállalást mindenképp törölni szükséges a nemzetközi szerződésből, mert kifejezetten káros Budapestnek. Megoldást jelenthet a 100a Budapest-Szolnok vasútvonalon a BFK által tervezett új Városliget vasúti megállóhely kiépítése, mely ugyan nem Rákosrendezőn van, de a Mexikói útnál csatlakozna az M1-es metróhoz, ezáltal gyors átszállási lehetőséget kínálva a repülőtér és a Rákosrendező fejlesztési terület között. Egy ilyen megoldás ennek a nemzetközi szerződésben reálisabb és észszerűbb lenne.

5.) A **Szegedi úti felüljáró**, a rajta átvezetett **3-as villamos**, valamint a korszerűsített Rákosrendező vasútállomás által alkotott csomópont szinte természetesen jelöli ki a fejlesztési terület súlypontját. A Kormány döntése nyomán a Budapest Fejlesztési Központban elkészítettük a Szegedi úti felüljáró és hozzá kapcsolódóan a Rákosrendező állomás terveit az elmúlt években, bízom benne, hogy ezek megvalósítására sor kerül a fejlesztés során. Azonban a nemzetközi szerződés tervezetében csak "*közúti felüljáró*" szerepel, a villamos átvezetése nem, ezt mindenképp korrigálni szükséges, a kapcsolódó vágányok kiépítésével együtt, melyek lehetővé teszik a 3-as villamos meghosszabbítását.



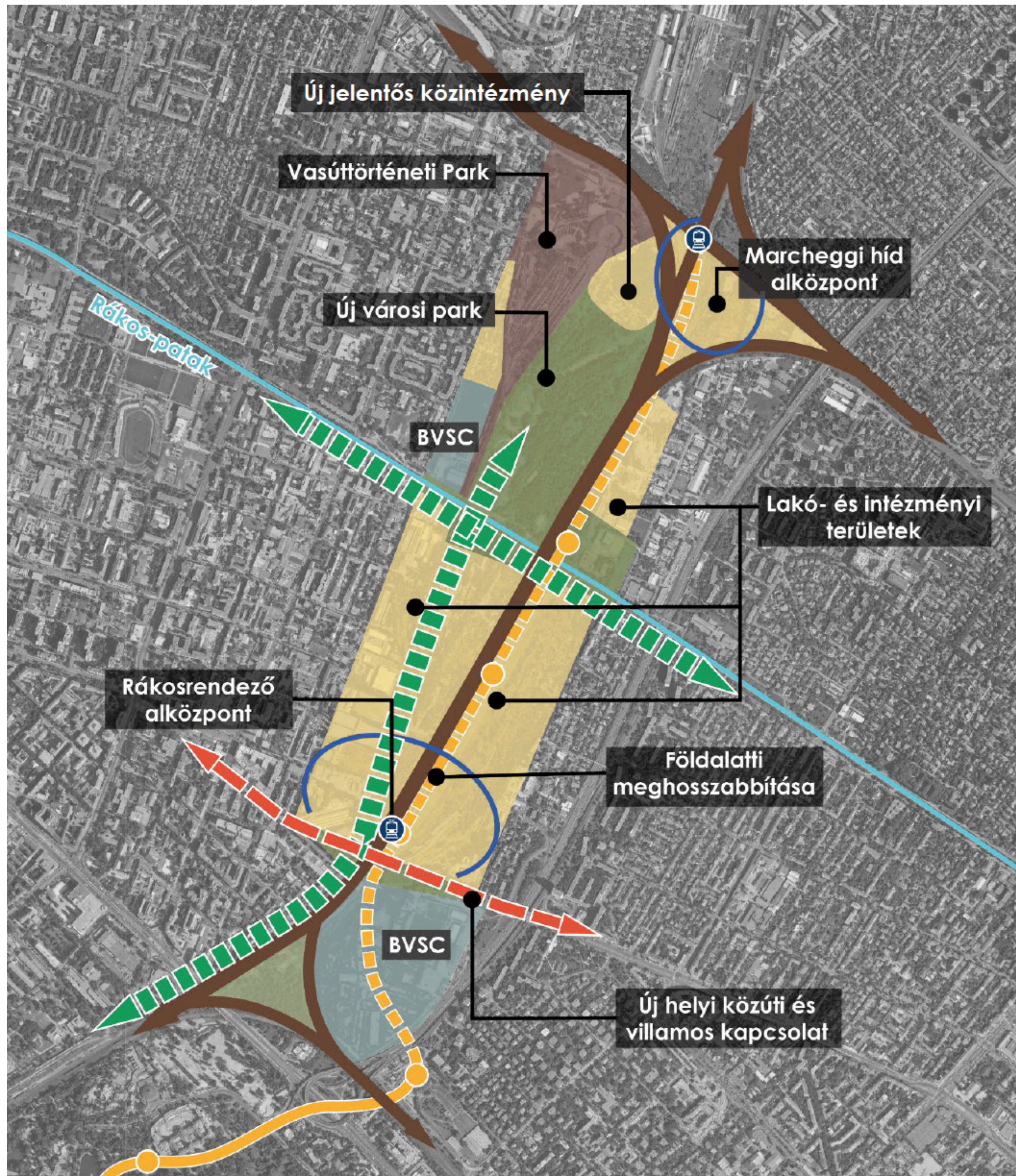
A Szegedi úti felüljáró és a csatlakozó M1-állomás és Rákosrendező vasútállomás terve, BFK, 2021

6.) Az **M1 metró**, a kisföldalatti meghosszabbítása a Rákosrendező fejlesztési területig szintén régóta terv, ezt a nemzetközi szerződés helyesen tartalmazza is. Amikor azonban abból az aspektusból nézzük a nemzetközi szerződést, hogy *mit kap Budapest*, akkor nem lehet kihagyni a kisföldalatti állomásainak régóta tervezett akadálymentesítését, a hiányzó Hungária körúti állomás kiépítését és az 50 éves járművek cseréjét sem. Javaslom ezen két tétel beemelését a nemzetközi szerződés tervezetébe és ennek megfelelően a 800 millió eurós közcélú beruházási vállalás emelését, az állam vagy az arab befektetők e célú hozzájárulásának növelésével.

7.) A terület kiszolgálása **nem alapulhat az autózásra**, mivel annak elvezetésére a környező fővárosi úthálózat semmilyen fejlesztéssel nem tehető alkalmassá. A korábbi sajtótájékoztatón bejelentett 30 ezer új parkolóhely létesítése a fejlesztési területen ezért sem támogatható.

8.) Régi adósság a budapestiek felé egy nagy, legalább **25-30 hektáros városi park** létrehozása Észak-Pesten, ami az elmúlt években készült városfejlesztési tervek egyik alapvetése volt. E park ideális helye lehet a rákosrendezői terület északi - a profitorientált ingatlanfejlesztés szempontjából eleve némileg kieső - része a népszerű Vasúttörténeti Park szomszédságában, a Rákos-patak közelében. Ezt a parkot nem válthatja ki, legfeljebb kiegészítheti a vasút költségesnek ígérkező és alacsony zöldfelületi intenzitást ígérő felülépítése, melyet közcélú beruházásként vállalna az állam, sok lényegesen hasznosabb fejlesztés helyett. Ha a területet úgy értékesíti az állam, hogy egy valódi közpark létesítését és helybiztosítását nem írja

elő, ráadásul a nemzetközi szerződésben a területet már most nemzetgazdaságilag kiemelt beruházássá minősíti, és ezáltal a szabályozási tervek előírásait deklaráltan mellőzni kívánja, akkor Budapest nemcsak elesik egy régóta tervezett új észak-pesti központ lehetőségétől, de többé pótolni sem lehet azt, hiszen hasonló nagyságú terület másutt nem áll rendelkezésre ebben a térségben.



A városfejlesztési terv főbb összefüggései: lineáris parkok és zöld útvonalak, a közpark helye, a városfejlesztési terület - BFK, 2021

9.) Ezen felül a területet a környező kerületekkel és a belvárossal összekapcsoló **zöldutakról, lineáris parkok**ról, azaz közparksávval övezett sétányokról és kerékpárutakról is gondoskodni kell. Ezek egyrészt költséghatékony módon

mérséklik a közösségi közlekedési és közúthálózat terhelését, másrészt az aktív közlekedés és testedzés lehetőségét kínálják a városlakóknak, harmadrészt az élővilág számára is ökológiai folyosóként működnek.

a.) Az egyik ilyen kulcselem a **Rákos-patakot követő rekreációs folyosó**, amely részben ma is létezik, folytonossági hiányát éppen a rákosrendezői szakasz jelenti: pótlásával a Dunától a kelet-pesti kerületeken át egészen a Gödöllői-dombságig húzódó zöld útvonal jön létre.

A másik, az új városrész szempontjából legalább ennyire lényeges **zöldút** a váci vasútvonal mentén alakítható ki a vasúti infrastruktúra szükséges átépítése során felszabaduló sávban lehet **a Nagykörúttól Rákosrendezőig**, a legjobb európai és észak-amerikai hasonló gyakorlatokat követve, lineáris park formájában. E sétánynak köszönhetően az új városrészből biztonságos, vonzó, zöld környezetben, a közutak keresztezése nélkül gyalogosan, futva, kerékpárral 15-20 perc alatt elérhetővé válna a történelmi belváros.

Határidők, ütemezés, garanciák

A dokumentum tervezete ma nem tartalmaz vállalt határidőket, továbbá a közberuházások és a magánberuházás egymáshoz viszonyított ütemezését sem. A felsorolt a közberuházásokat a nemzetközi szerződés vállalásai között minél pontosabb tartalmi megjelöléssel, ütemezéssel és természetesen a felelős megjelölésével rögzíteni javaslom.

A fenti szakmai véleményben nem a lehetséges toronyházak városképi hatásáról és magasságáról írtam. Ez is fontos és sokakat foglalkoztató kérdés, hisz Budapest látképét egy új felhőkarcoló jelentősen átalakíthatja, ugyanakkor kizárólag erről beszélni Rákosrendező kapcsán fókusztévesztést jelent. A legfontosabb ugyanis annak biztosítása, hogy ami épül, az jó lesz Budapestnek, és a fővárosiak megkapják, ami egy ekkora beruházás kapcsán jár a városnak. Ennek szellemében javaslom a fenti módosítások és garanciák beépítését a nemzetközi szerződés tervezetébe.

Budapest, 2024. január 18.

Vitézy Dávid

urbanista, közgazdász